

近畿日本鉄道株式会社における  
運賃改定申請について

(運輸審議会ご説明資料)

令和4年5月12日  
鉄 道 局

# 目次

(頁)

## 各委員からのご質問に対する回答について

### 《第一回審理（4月21日）》

- 近鉄沿線での被災・復旧事例について 1
- 近鉄のメンテナンスについて  
また、沿線地域を見据えた方向性、沿線地域との関係性について  
(これまでと今後について) 3

### 《第二回審理（4月26日）》

- 輸送需要のアンケート調査について 9
- 通勤定期の需要予測について、コロナ禍の影響▲19.8%は、  
大きすぎないか。どのように予測しているのか。 10
- 近鉄の人件費水準について 13

問 近鉄沿線での被災・復旧事例について《第1回審理(4月21日)》

○南大阪線ほか 各線(大阪府) 大和川橋梁橋脚洗堀  
(平成29年10月22日以降発生)

平成29年台風21号による奈良県内各地の豪雨の影響により、大和川において過去数十年で最大規模の増水量となり、下流域の大阪府内近鉄各線(大阪線・南大阪線・道明寺線)の各大和川橋梁橋脚に大きな損傷を与え、いずれの橋梁でも橋脚の洗堀が発生した。

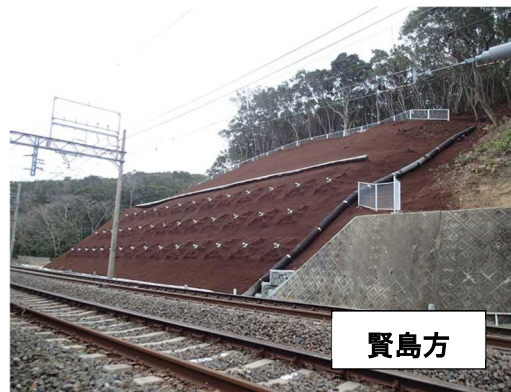
特に被害の大きかった南大阪線大和川橋梁については、一部の橋脚の上流側フーチングが大きく欠損した。

この損傷に対する復旧工事中の翌平成30年4月25日に、前夜からの大雨により再度増水が発生した影響で、橋脚下の洗堀が更に進行し南大阪線<sup>やた</sup>矢田<sup>かわちあまみ</sup>～河内天美間の橋脚が傾斜したため、列車運行に支障(平成30年4月25日～26日)にかけ南大阪線を中心に運休)。当該橋脚の応急復旧工事、本復旧工事、隣接橋脚の補強工事を実施した。



○志摩線 志摩<sup>しま</sup>神明<sup>しんめい</sup>～賢島<sup>かしこじま</sup>間（志摩市） 擁壁倒壊  
（平成30年10月2日発生）

平成30年台風24号による豪雨により、法面の土が滑り、擁壁の傾斜、電路柱の亀裂が発生し、列車運行に支障した。  
大型土のう、ブルーシートによる仮復旧後、当日中に列車運行を再開し、その後、擁壁撤去、グラウンドアンカー工、および法面吹付工による本復旧工事を実施した。



問 近鉄のメインターゲットについて。また、沿線地域を見据えた方向性、沿線地域との関係性について（これまでと今後について）  
《第1回審理（4月21日）》

○近鉄は、近畿・東海の2府3県を営業エリアとし、JRを除く鉄道会社では日本最長となる501.1kmの営業路線を有しており、大都市圏や沿線地域の通勤・通学・ビジネス・日常利用をメインターゲットとしている。加えて、大阪と名古屋とを結ぶ大都市間の輸送、奈良・伊勢志摩といった沿線観光地への輸送といった機能も担っている。

## ○地域と連携した取り組みについて

### 1. 立体交差化工事により、地域の分断を解消

沿線自治体等と連携して、立体交差化工事を進め、踏切の解消による安全性の向上と道路渋滞の緩和を図るとともに、線路による地域の分断を解消している。

平成7年以降においては、平成11年には京都線<sup>とうじ</sup>東寺駅から竹田駅間（京都市）を、平成17年には名古屋線<sup>ふしや</sup>伏屋駅から<sup>こがね</sup>黄金駅間（名古屋市）を、平成26年には奈良線<sup>やえのさと</sup>八戸ノ里駅から<sup>ひょうたんやま</sup>瓢箪山駅間（東大阪市）を、平成28年には名古屋線<sup>かわらまち</sup>川原町駅周辺（四日市市）、平成29年には名古屋線<sup>ふしや</sup>伏屋駅周辺（名古屋市）の立体交差化工事を完了した。現在も長野線<sup>きし</sup>喜志駅から富田林駅間（大阪府）で工事を実施中である。

### 2. 地域社会との連携

沿線自治体や沿線の学校等の要望を受け、<sup>あらもと</sup>荒本駅（東大阪市）は副駅名を「東大阪市役所前」、<sup>がっけんきたいこま</sup>学研北生駒駅（奈良県）は「奈良先端大学前」、<sup>かわらまち</sup>川原町駅（四日市市）は「<sup>ばんこやき</sup>萬古焼の郷」など20駅以上において、副駅名を設定し、沿線地域・施設の認知向上に取り組んでいる。

また、駅及び駅周辺の一体的な開発のため、<sup>やまとさいだいじ</sup>大和西大寺駅（奈良県）、桑名駅（三重県）においては自由通路の設置とあわせた、駅のリニューアルを行った。このほか、駅へのアクセス性を向上させるため、沿線自治体と協力し、近年では<sup>ゆうざき</sup>結崎駅（奈良県）、<sup>こまだ</sup>狛田駅（京都府）、<sup>しろこ</sup>白子駅（三重県）等において、駅前広場を整備している。

地域の振興を目的とし、例年、沿線の特定の地域をピックアップし、「近鉄エリアキャンペーン」を実施している。近年では平成28年から平成29年に松阪市（三重県）、平成30年に<sup>こものちよう</sup>菰野町（三重県）、令和元年に羽曳野市・藤井寺市（いずれも大阪府）を対象として行い、地域の住民とともに取り組んでいる。

更に、令和4年においては以下のような取り組みを個別に地域社会と進めている。

- ・明日香村（奈良県）と協力し、「あすかいちご列車」の運行。  
（令和4年2月～3月）
- ・観光特急「青の交響曲」列車内での大阪芸術大学（最寄り駅、長野線喜志駅）によるコンサート実施。（令和4年3月）
- ・八尾市（大阪府）と協力し、停車する電車内とホームにて伝統産業をはじめ、八尾市内の企業の活動を紹介するイベントを実施。  
（令和4年3月）
- ・大阪市東住吉区と地域及び鉄道沿線の活性化に関する協定を締結。  
（令和4年3月）
- ・藤井寺市（大阪府）と協力して、藤井寺駅にご当地デザインの壁画を設置。（令和4年3月）
- ・奈良県、おうじちょう王寺町、かわいちょう河合町、こうりょうちょう広陵町、みやけちょう三宅町、たわらもとちょう田原本町、かんまきちょう上牧町、かわにちちょう川西町（全て奈良県）と協力して、たわらもと田原本線でサイクルトレインを運行。（令和4年4月）
- ・松阪市、めいわちょう明和町、伊勢市、鳥羽市、志摩市（全て三重県）と協力して、山田線・鳥羽線・志摩線（松阪駅～かしこじま賢島駅）でサイクルトレインを運行。4月16日には、上記5市町の首長、副市長が自ら自転車を携行して乗車するなど、地域の期待が高まっている。（令和4年4月）
- ・周年記念イベント（天理線電化100周年、生駒線開業100周年、いずれも奈良県）にあわせて、地域の学校の児童・生徒がデザインしたヘッドマークを掲出して列車を運行。（いずれも、令和4年4月）
- ・齋宮駅では、国史跡齋宮跡とのアクセス性を向上させるため、平成27年に下り線側に改札口を新設した。その後も駅舎を改修し、待合室、観光案内所及び公衆トイレを整備。（令和4年3月）

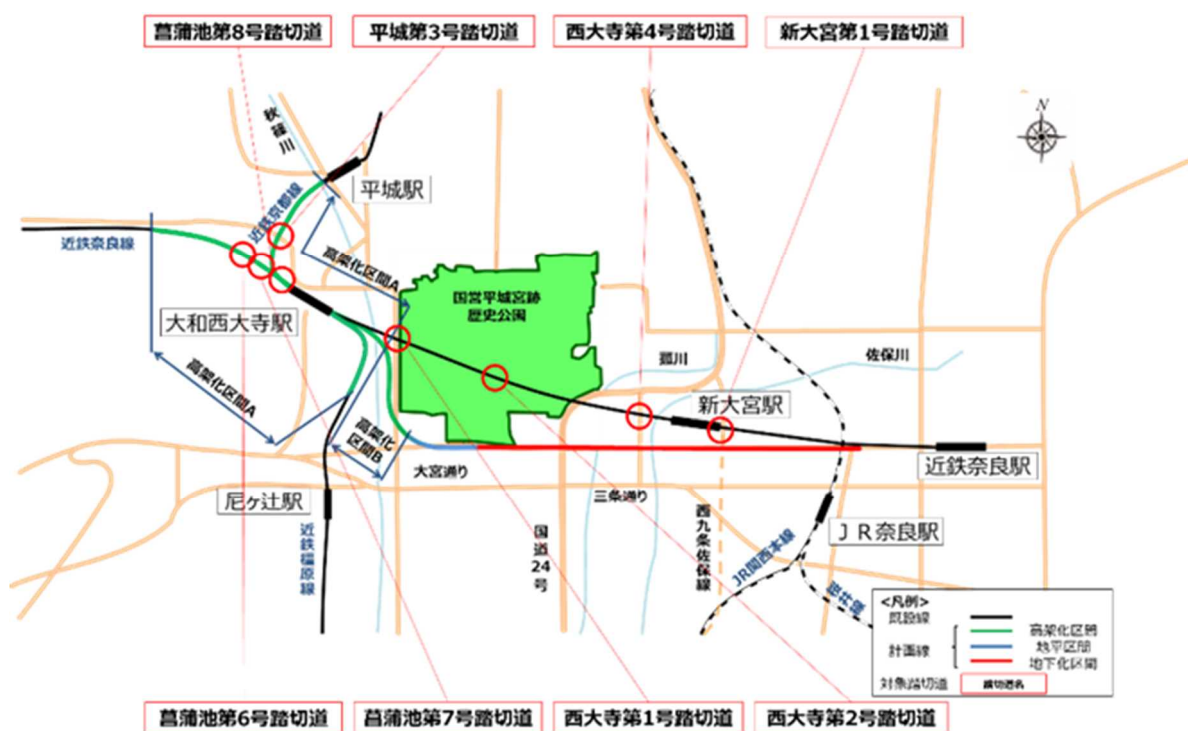
### 3. 地域と連携した今後の取り組みについて

#### 線路移設・駅移設の協議

沿線自治体とは、連携のための協定を締結するなど、将来の沿線地域の持続的発展に向け協議を続けている。

- ・大和西大寺駅（奈良県）高架化・国史跡平城宮跡<sup>へいじょうきゆうせき</sup>からの線路移設  
周辺の8か所の踏切の解消及び平城宮跡からの線路移設に、地域とともに取り組む。

令和2年度、奈良県等と合意文書を締結



(奈良県公表「踏切道改良計画」別添図より)





- ・近鉄御所<sup>ごせ</sup>駅（奈良県）移設

市役所駅移転にあわせて駅を移転し、駅前広場などもあわせただ体的なまちづくりを目指す。

平成29年度、県・御所<sup>ごせ</sup>市と連携協定を締結

- ・大阪モノレール延伸に伴い、奈良線との交差部での新駅設置に向けて大阪府・東大阪市等と協議中

○近鉄は、今後もこれまでと同様、地域社会との共存共栄に努めてまいりたいとしている。

○ 調査の方法

調査会社に依頼し、関東圏及び関西圏を対象に近鉄利用者に対するWEBアンケートを実施。

○調査期間 令和2年10月9日～16日

○有効回答数（全体2,619件、関西圏約2,000件、関東圏約600件）

「近鉄線を利用したことのある人」の条件を満たす回答者を有効サンプルとし、エリア別・年齢別セグメントにおいて、最低サンプル数を設けて一定数のサンプル数を確保。

また、定期券保有者のサンプル確保ができるよう考慮。

[最低有効サンプル数]

- ・ 関西圏の府県別(大阪府、奈良県、京都府、三重県、愛知県、その他(滋賀県、兵庫県、和歌山県))・年齢別(15-29歳、30-39歳、40-49歳、50-59歳、60-69歳、70-99歳)の各セグメントで50以上、
- ・ 関東圏全体(茨城県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県)の年齢別(15-29歳、30-39歳、40-49歳、50-59歳、60-69歳、70-99歳)の各セグメントで100以上
- ・ うち定期券保有者は、関西圏(大阪府、奈良県、京都府)と中京圏(愛知県、三重県)のエリア別・年齢別(15-29歳、30-39歳、40-49歳、50-59歳)の各セグメントで50以上

※ 需要予測に際しては、アンケート結果をもとに平成30年度の輸送実績(定期・定期外)、沿線市町村の人口構成(平成27年国勢調査)を踏まえてウェイト付けして算出。

問 通勤定期の需要予測について、コロナ禍の影響▲19.8%は、  
大きすぎないか。どのように予測しているのか。《第2回審理(4月26日)》

通勤定期の需要予測について

(単位：千人)

	平成30年度 (実績)	令和5年度 (推定)	令和6年度 (推定)	令和7年度 (推定)	平年度平均 (推定)
コロナの影響なし	219,800	227,650	229,220	230,790	229,220
コロナ影響 対平成30年度比較		▲40,080 ▲18.2%	▲45,293 ▲20.6%	▲45,293 ▲20.6%	▲43,555 ▲19.8%
輸送人員推計 対平成30年度比較		187,570 ▲14.7%	183,927 ▲16.3%	185,497 ▲15.6%	185,665 ▲15.5%
逸走考慮後		186,876 ▲15.0%	183,247 ▲16.6%	184,811 ▲15.9%	184,978 ▲15.8%

《日本経済研究所の調査結果について※》

通勤定期のコロナ禍の影響については、

- ① 出勤しない働き方への移行
- ② マイカーへのシフト
- ③ 出勤頻度減少による定期券から定期外への移行

により推計した。

※近鉄が第三者機関（株式会社日本経済研究所）に調査依頼し推定

① 出勤しない働き方への移行.

府県別にテレワークの実施可能な業種・職種の就業人口《沿線市区町村の産業・職業別就業人口（国勢調査）》、事業規模《中小企業白書、民間調査（パーソル総合研究所等）》、コロナ収束後のテレワーク移行率推定《独立行政法人労働政策研究・研修機構、民間調査（日経Biz Gate）》を用いて絞り込み、対平成30年度で令和5年度は▲5.8%、令和6年度以降は収束し▲5.2%が出勤をやめると推定。

## ② マイカーへのシフト

「①」による推計値▲5.2%を除いた94.8%のうち、マイカーシフトにより▲4.1%減少すると推計。《アンケート調査での通勤定期保有者のマイカー通勤意向より》

対平成30年度で▲3.9% ( $94.8\% \times \blacktriangle 4.1\% = \blacktriangle 3.9\%$ )減少する。

※平年度の減少率は一定と推定。

## ③ 出勤頻度減少による定期券から定期外への移行

「①」「②」以外の鉄道で出勤する人(90.9% ( $94.8\% \times 95.9\% (100 - 4.1)$ ))のうち、週に2日以上テレワークを実施する場合、近鉄6か月定期券の方が割高となるため、通勤定期の購入をやめる(定期外へ移行)ことにより、令和5年度は▲9.5%、令和6年度は▲12.7%減少すると推計。《独立行政法人労働政策研究・研修機構、民間調査(日経 Biz Gate)のテレワーク移行率推定より》

対平成30年度で令和5年度は、▲8.6% ( $90.9\% \times \blacktriangle 9.5\% = \blacktriangle 8.6\%$ )、令和6年度以降は収束し▲11.5% ( $90.9\% \times \blacktriangle 12.7\% = \blacktriangle 11.5\%$ )減少する。

	令和5年度	令和6年度	令和7年度	3か年平均
合計	▲18.2%	▲20.6%	▲20.6%	▲19.8%
①	▲5.8%	▲5.2%	▲5.2%	▲5.4%
②	▲3.9%	▲3.9%	▲3.9%	▲3.9%
③	▲8.6%	▲11.5%	▲11.5%	▲10.5%

(参考)

株式会社日本経済研究所概要

設 立：平成元年 1 2 月

資本金：4 8 0 百万円

代表者：代表取締役社長 高橋 洋

株 主：株式会社日本政策投資銀行（1 0 0 %）

問 近鉄の人件費水準について 《第2回審理(4月26日)》

令和2年度 【平成7年度(1995年)】	年間給与(千円/年)	平均年齢(歳)
近畿日本鉄道	5,273 【5,653】	44.4 【34.1】